POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr 11. | WARSZAWA, LISTOPAD 1937 r. | ROK IV



Zakończyliśmy zbiórkę na łódź podwodną

Zbiórka na łódź podwodną im. Marsz. Piłsudskiego została zakończona. W dniu 1 września r. b. na koncie F. O. M. znalazła się suma zł. 5.723.699.50, co łącznie z kwotą 2.670.000 zebraną uprzednio wśród wojska, pokrywa już całkowicie koszty budowy łodzi podwodnej, budowanej w Holandii. Uzbrojenie tej łodzi ma być zakupione z funduszów, przewidzianych w budżecie zwyczajnym Marynarki Wojennej. Nowej łodzi podwodnej nadano nazwę „Orzeł", ma ona mniej więcej taką samą wyporność, co trzy pierwsze nasze łodzie podwodne: „Ryś", „Wilk" i „Żbik" i tę samą również, co one, budowę. Będzie wyposażona we wszelkie nowoczesne urządzenia nawigacyjne i bojowe i stanowić będzie poważne wzmocnienie naszych sił zbrojnych na morzu. Przede wszystkim jednak jest ona symbolem — wyrazem głębokiego zrozumienia społeczeństwa dla naszych potrzeb wojenno-morskich, jest dowodem, że naród polski zdaje sobie sprawę z ogromnego znaczenia, jakie ma dla naszego rozwoju państwowego swobodny dostęp do morza, obrona tej bramy w świat, którą obecnie przechodzi 79 procent naszego handlu zagranicznego i zamknięcie której nie tylko zdusiłoby życie gospodarcze w Polsce, gdyż z jednej strony nie mielibyśmy wielu niezbędnych surowców, a z drugiej nie moglibyśmy docierać z naszymi produktami rolnymi i przemysłowymi na rynki zamorskie. Fakt ten jest dowodem, że ogół społeczeństwa rozumie, iż bez swobodnego dostępu do morza, bylibyśmy zdani całkowicie na łaskę sąsiadów, na których dobrą wolę, jak uczy o tym historia, liczyć w żadnym razie nie możemy. Niepewnąby się stała wówczas nasza niezawisłość gospodarcza. To wszystko, co przez długie wieki było zupełnie niedoceniane przez ogół społeczeństwa polskiego, dziś stało się jedną z niezaprzeczonych prawd, uznanych przez każdego, kto ma jakie takie pojęcie o sprawach ogólnych i o potrzebach gospodarczych i politycznych kraju.

A że ludzi takich jest w Polsce coraz więcej, świadczy właśnie ta suma przeszło 5 i pół miliona złotych, zebrana w ciągu 3 lat na Fundusz Obrony Morskiej. Suma ta nabiera tym większego znaczenia, jeżeli się zważy, że Liga Morska i Kolonialna przystąpiła do zbiórki na FOM w r. 1934, a więc wówczas, gdy coraz bardziej pogłębiało się przesilenie gospodarcze, gdy w kraju trzeba było coraz więcej zaciskać pasa, bo w mieście rosły zastępy bezrobotnych, a na wsi bieda i niedostatek zaglądały niemal do każdej chaty. Nieraz też grosz, dany na FOM, był istotnie groszem wdowim, wymagał odmówienia sobie nie tylko rzeczy potrzebnych, ale i tych najniezbędniejszych w codziennym życiu. Dlatego też dzisiaj, gdy społeczeństwo wpłaciło już na budowę łodzi podwodnej prawie 8.400.000 złotych, gdy dajemy Państwu nową, potężną jednostkę wojenną, możemy z dumą i z całym przekonaniem powiedzieć, że złożyliśmy naprawdę ogromną, wspaniałą ofiarę. Warto przy tym podkreślić, że poza sumą zł. 2.670.000, daną przez wojsko, a która jest dowodem wielkiego patriotyzmu armii, gdyż powstała także z drobnych miesięcznych składek, nasi rodacy z za granicy złożyli również swą ofiarę na Marynarkę Wojenną, zasilając Fundusz Obrony Morskiej sumą przeszło 22 tysięcy złotych.

Koszt budowy łodzi podwodnej „Orzeł" bez uzbrojenia wyniesie zł. 8.200.000—, pozostaje zatem z dotychczasowej zbiórki suma złotych 200.000. Pieniądze te mają być przeznaczone na budowę t. zw. ścigaczy. Program F. O. M., przewiduje bowiem na przyszłość budowę mniejszych jednostek — motorówek torpedowych, których zadanie polega głównie na podjazdowych atakach floty przeciwnika, na niepokojeniu jego dróg komunikacyjnych.

W naszych warunkach, gdy terenem ewentualnych walk będzie Bałtyk, takie niewielkie jednostki są specjalnie potrzebne i szczególnie doniosłe mogą mieć znaczenie. Zresztą wartość mniejszych jednostek coraz bardziej jest rozumiana i przez inne państwa morskie, które w swych programach rozbudowy Marynarki Wojennej na jednostki te zaczynają zwracać baczniejszą uwagę.

Koszt budowy ścigacza obliczany jest przeciętnie na około 500.000 złotych, a zatem nie jest pozbawiona możliwości urzeczywistnienia szlachetna ambicja poszczególnych okręgów L. M. K., które w większości postawiły sobie za zadanie, zebranie na swoim terenie w ciągu roku sumy, którąby pozwoliła wybudować i ofiarować Państwu co najmniej jeden ścigacz. Z podobnie szlachetną inicjatywą wystąpił jeden z wójtów wiejskich. Rzucił on hasło budowy ze składek wszystkich kierowników gmin wiejskich na terenie Rzplitej ścigacza „Wójt Polski", którýby stanął również na straży naszych najistotniejszych interesów na morzu.

Wchodzimy zatem w drugi okres zbiórki na FOM. Niewątpliwie wyniki tej zbiórki będą jeszcze pomyślniejsze. Z jednej strony zbiórkę ułatwi ugruntowujące się coraz bardziej w szerokich warstwach społeczeństwa zrozumienie dla potrzeby wzmocnienia sił zbrojnych na

Bałtyku, z drugiej nieco lepsze warunki gospodarcze, uczynią ofiarę mniej bolesną dla budżetu jednostki.

Nie bez znaczenia musi być tu i ta okoliczność, że niestety, każdy dzień przynosi nam smutne rozczarowanie, podważa silnie wiarę w możliwość trwałego pokoju. Na razie wojna — choć dotychczas niewypowiedziana — toczy się daleko, między Chinami i Japonią, na razie w Europie Hiszpania jest tylko polem krwawych walk. Ale i tym na Dalekim Wschodzie i tu na południowo - zachodnim krańcu Europy, krzyżują się przemożne wpływy i żywotne interesy wielkich mocarstw. Ostatkiem naszych wspomnień o okropnościach Wielkiej Wojny trzymamy się kurczowo nadziei, że jednak do nowego starcia nie dojdzie, że zwycięży dobra wola i pragnienie utrzymania pokoju. Czy jednak nadzieje te nie zawiodą? A w takim razie naród, który nie potrafi obronić swych granic i swej niepodległości, spotka okrutny los słabych — zgniotą go bez litości sąsiedzi, nikt się za nim w imię sprawiedliwości nie ujmie. Losy Polski rozgrywać się wówczas będą na polach bitew. Mamy dzielną, dobrze wyszkoloną i wyposażoną armię lądową, ale i ona nie ostoi się wrogowi, gdy granica morska zostanie zamknięta, gdy będziemy odcięci od świata i sprzymierzeńców. Na straży tej granicy stanąć musi silna Marynarka Wojenna. Rozbudowa tej marynarki jest jedną z bardziej palących potrzeb obrony kraju. Na rozbudowę sił zbrojnych na morzu muszą się znaleźć pieniądze w budżecie państwowym, muszą popłynąć datki najszerszych warstw narodu, który w ten sposób zadokumentuje gotowość obrony granicy morskiej, tak jak w świetnych swych czasach zamierzchłej przeszłości, jak w równie wspaniałych zapasach pierwszych lat odzyskanej niepodległości potrafił obronić granicę lądowe przed wszelkimi zakusami wroga.

J. L.

Dola robotnika i surowce

Gdy zechcemy na skrzydłach samolotu przemierzyć całą Polskę i polecić nad obszary państw zachodniej Europy,—porównanie przyniesie nam stwierdzenie pewnego faktu. Tam na zachodzie — ujrzymy wielkie skupiska miejskie, lasy kominów fabrycznych, ogromne ośrodki przemysłowe. U nas zaś tych skupień będzie mało, u nas przeważać będzie krajobraz wiejski. Zobaczymy więc rozległe pola, gdzieniegdzie zabudowania gospodarskie, dalej lasy, a rzadko większe miasta.

Ten powierzchowny wygląd krajobrazu, obserwowany z lotu ptaka — ma swoje odbicie w położeniu świata pracy.

Na zachodzie wielkie ośrodki miejskie i fabryczne dają zatrudnienie milionom robotników, gdy u nas, w kraju typowo rolniczym — schronieniem dla poszukujących zarobku jest dotychczas przeważnie tylko wieś.

Lecz wiemy, że wieś polska jest nadmiernie już przeludniona, że nie może pomieścić nowych przybyszów. Nawet najradykalniejsza reforma rolna nie pozwoli przyrastającej ludności żyć na roli w dostatku, a nawet wegetować. Wszyscy się dziś zgadzają z tym, że musimy tworzyć nowe ośrodki fabryczne, musimy uprzemysławiać nasz kraj — aby stworzyć nowe warsztaty pracy, zatrudnić rzesze nowych robotników, którzy chcą uczciwie pracować.

I idziemy wyraźnie w kierunku uprzemysłowienia. Tworzymy centralny okręg przemysłowy w Sandomierskim, budujemy nowe warsztaty fabryczne. Lecz wybudowanie fabryki nie wystarczy, aby puścić ją w ruch i zatrudnić tam nowych pracowników. Fabryki muszą rozporządzać przede wszystkim podstawowym składnikiem wytwórczości — surowcami.

A tych właśnie surowców Polsce brak. Posiadamy wprawdzie węgiel, drzewo, cynk, naftę, lecz cały szereg innych musimy sprowadzać w ogromnych ilościach z zagranicy. W miarę rozbudowy naszego przemysłu, w miarę zatrudniania coraz to większych zastępów pracowników, przywóz ten stale rośnie. Przecież w pierwszych 8 miesiącach roku ubiegłego sprowadziliśmy od obcych np. rudy żelaznej za 5.296 tys. zł., gdy w tymże okresie roku bieżącego — aż za 12.067 tys. zł. Podobnie sprawa przedstawia się dla miedzi (9.331 tys. zł. i 18.378 tys. zł.), niklu (1.537 tys. zł. i 2.438 tys. zł.), dla żelastwa (21.071 tys. zł. i 55.066 tys. zł.), cyny, ołowiu i t. d.

Lecz nie tylko surowce metalowe są podstawą pracy naszych fabryk. Przerabiamy wiele surowców włókienniczych. Wszak zapotrzebowanie na bawełnę naszych warsztatów wyniosło w ciągu tychże pierwszych 8 miesięcy r. ub. — 82.915 tys. zł., a w r. b. wzrosło do 95.978 tys. zł. Podobnie jest i z wełną, której przywóz w okresie omawianym r. ub. wynosił 55.968 tys. zł., a w r. b. osiągnął cyfrę 67.885 tys. zł.

Z podobnym zjawiskiem spotykamy się i przy innych surowcach przemysłowych. Oto kauczuku nasze fabryki zużyły w okresie I — VIII. 1936 za 5.957 tys. zł., gdy w okresie I — VIII. 1937 aż za 11.310 tys. zł., oleistych surowców jak np. kopry za 2.162 tys. zł. i 3.014 tys. zł., a orzechów palmowych za 3.558 tys. zł. i 6.108 tys. zł. Na tym nie wyczerpuje się ta

litania. Sprowadzamy jeszcze szereg innych obcych surowców, a łączna wartość ich przywozu idzie w setki milionów złotych.

A zatem cyfry powyższe cóż nam udawadniają? Dowodzą one, że uprzemysławianie kraju, zatrudnianie nowych pracowników — zmusza bezwzględnie do przywozu coraz to większej ilości surowców, że bez nich nie mogą działać i rozwijać się fabryki.

Lecz tu właściwie tkwi cała trudność. Za te surowce zmuszają nas płacić nie naszymi towarami będącymi wszak wytworem rąk naszych robotników lecz żądają od nas pieniędzy, i to walut zagranicznych. Skąd mamy wziąć dolary, funty, franki — wołają kierownicy fabryk — skoro nie wpuszczacie do was naszych wyrobów, za które dopiero możemy zdobywać niezbędne dla zakupu waszych surowców waluty?

Tak wołają przemysłowcy, pragnący rozszerzyć swą produkcję i pragnący dać zarobek nowym zastępom robotników. I to słuszne utyskiwanie poparte zostało przez polski rząd, i wpłynęło na porządek dzienny obrad genewskich

Czegóż bowiem chcemy? Czy jakichś przywilejów? Czy specjalnych korzyści? Chcemy mieć dostęp do surowców, pragniemy rozporządzać ich źródłami, pragniemy więc uzyskać takie same warunki rozwoju jakie już dawno osiągnęły inne państwa wspomagane swymi koloniami.

I tu stwierdzić musimy fakt niezbity, że dola robotników, ich dobrobytu, łączy się ściśle z zagadnieniem surowców, z zagadnieniem kolonij.

Ale mogą się tu podnieść głosy, i czasem je słyszymy, że kolonje bynajmniej nie są głównym dostawcą surowców, że gdy się zliczy wszystkie surowce na świecie, to się okaże że kolonie dostarczają ich tylko 3%, że zatem walka o kolonje jest czymś niezrozumiałym.

Czy jest tak istotnie jeśli chodzi o Polskę, bo przecież chodzi nam o interesy Polski? Czy w przywozie do naszego kraju surowce sprowadzane z kolonij istotnie stanowią tak znikomy odsetek?

Postarajmy się dać na to pytanie odpowiedź. Weźmy kilka pierwszych z brzegu surowców i zanalizujmy skąd one pochodzą. A więc weźmy kauczuk jutę, bawełnę (tę część którą dostarczają kolonie, za wyłączeniem Ameryki). dalej rudę żelazną, koprę i ziarna palmowe. Zsumujmy tych tylko kilka pozycyj i porównajmy z cyfrą ogólną przywozu wszystkich surowców do Polski. Cóż się okaże? Okaze się że już tych kilka produktów tu wymienionych stanowiło 10% całego naszego zapotrzebowania surowcowego w 1936 r. A przecież na tym jeszcze się nie wyczerpuje nasze spożycie surowcowe, i obok jeszcze licznych przemysłowych kolonie dostarczają nam i znaczne ilości surowców spożywczych, jak np. ryżu, kakao, herbaty, różnych przypraw korzennych i t. d., i t. d.

Twierdzenie, że kolonie jako źródła surowców są dla Polski bezwartościowe — jest zatem mniemaniem zgoła fałszywym. A zdawać sobie z tego sprawę powinni przede wszystkim robotnicy, których losy są związane z wytwórczością fabryczną, z łatwym uzyskiwaniem coraz większych ilości surowców dla wzmożonej produkcji.

K. J.



Statek i towar mają opiekę

Na pewno niejednemu człowiekowi na ladzie zdaje się, że przewożenie towaru morzem przedstawia dla wysyłającego czy otrzymującego wielkie ryzyko.

Bo to przecież zdarzają się przeróżne wypadki na morzu, że albo statek zostanie uszkodzony przez burzę, albo, co się zresztą dzieje rzadko — nawet zatopiony. Na lądzie, kolej — to co innego, myśli sobie ów zwolennik iadu. Towar ma większe gwarancje bezpiecznego przewiezienia.

Tak jednak nie jest.

Owszem, wypadki mogą się zdarzać nie tylko na morzu, lecz i na lądzie. Lecz na morzu, właśnie wskutek tych różnych możliwości niebezpieczeństwa—od strat pieniężnych, w razie wypadku — chronią właściciela statku lub towaru specjalne przepisy, specjalne zwyczaje handlowe.

Wszyscy na pewno wiedzą o istnieniu różnych instytucyj ubezpieczeniowych.

Ubezpiecza się domy od ognia, ludzi na wypadek śmierci lub wypadku.

Każde takie przedsiębiorstwo ubezpieczeniowe, pobierając pewne stałe roczne opłaty, obowiązane jest w razie, gdy dany wypadek nastąpi, wypłacić odpowiednią sumę, na jaką dana rzecz lub osoba została ubezpieczona.

To zresztą jest jasne. Nie wymaga specjalnych objaśnień.

Podobnie ubezpiecza się statki i towar na nich przewożony. Podobnie — dlatego, że życie na morzach wymaga różnych odmiennych form niż to się dzieje na ladzie.

Jeszcze w okresie dawnej żeglugi po morzach, gdy kupcy na statkach wyruszali do dalekich krajów z towarem lub po towar — powstawały instytucje ubezpieczeniowe, które pobierając opłaty od statku, w razie jego zatonięcia — wypłacały właścicielowi sumę jego wartości.

Oczywiście w miarę rozwoju żeglugi na morzach, zwiększenia się międzynarodowych obrotów handlowych drogą morską, prosty z początku zwyczaj ubezpieczania statków, coraz bardziej się skomplikował, rozszerzał się o coraz to nowe przepisy, wyrosłe na doświadczeniach, przystosowane do nowych potrzeb.

Toteż obecnie istnieje już bardzo poważny dział pracy morskiej, który skupia wiele wytrawnych w tej dziedzinie sił, zatrudnia w olbrzymich biurach — tysiące ludzi.

Sprawa ubezpieczeń w praktyce morskiej — wyłania się z pojęcia tzw. awarii.

Słowo „awaria" jest właściwie dość znane. Określa się nim każdy wypadek na morzu.



w sprawach handlowych natomiast słowo to określa straty, poniesione przez statek lub towar w czasie podróży morskiej.

Dlatego odtąd słowo awaria będzie w naszym artykule wyrażało tylko treść tego handlowego zjawiska.

Dwa rodzaje awarii rozróżnia się w życiu morskim: awarię wspólną i awarię poszczególną.

Cóż to jest takiego awaria wspólna?

Jest to szkoda lub nadzwyczajny wydatek, poniesiony dobrowolnie przez kapitana w tym celu, aby uchronić statek lub towar od niebezpieczeństwa. Na przykład — statek jest uszkodzony nieco podczas sztormu. Ładunek, jaki przewozi w tym stanie uszkodzenia staje się niebezpieczny — gdyż może zatopić statek. Wówczas kapitan ma prawo część ładunku wrzucić do morza. Albo inny przykład. Statek podczas burzy został zepchnięty na mieliznę.

Należy go ściągnąć, aby ratować zarówno statek od rozbicia przez fale, a towar od zatonięcia. Wówczas kapitan wzywa pomoc, za którą oczywiście musi zapłacić.

Lecz, aby ten wypadek awarii wspólnej miał cechy zjawiska całkowicie celowego, żeby nie stanowił przyczyny do nadużyć, jest ujęty w następujących warunkach. Mianowicie: szkoda powstająca wówczas musi być poniesiona dobrowolnie, celem poniesienia tych dodatkowych kosztów lub wyrzucenia towaru — musi być ratowanie statku i ładunku i wreszcie, co najważniejsze, że te poniesione ofiary muszą dać pożądany skutek, to znaczy, że wyrzucenie towaru za burtę w razie uszkodzenia statku, musi uratować statek i resztę towaru.

Szkody, celowo popełniane, wypadki nieprzewidziane robione były w interesie wspólnym właściciela i towaru. Stąd pochodzi zresztą nazwa awaria **wspólna**.

Dlatego też straty, jakie z tego powodu powstały, ponoszą wszyscy zainteresowani wspólnie. Ponosi je armator czyli właściciel statku, właściciel towaru, znajdującego się na pokładzie, oraz najemca statku, czyli ładujący — słowem ci wszyscy, którzy materialnie są zainteresowani losem statku i towaru.

Oczywiście, w chwili wypadku koszty ponosi właściciel statku, armator, dopiero po przybyciu do portu przeznaczenia — następuje sporządzenie specjalnego aktu o powstałej awarii i podział kosztów między zainteresowanych.

Podział tych kosztów nie jest tak prosty, jak by się wydawać mogło. Przeprowadzany bywa przez specjalnych rzeczoznawców, mianowanych przez sąd handlowy — zwanych **dyspaszerami**.

Ci dyspaszerzy, którzy muszą doskonale orientować się w danej dziedzinie, rozdzielają ogólną sumę poniesionych strat między zainteresowanych w transporcie i to w takim stosunku, w jakim każdy z nich był zaangażowany.

Powiedzmy, że ogólna wartość statku, przewożonego ładunku i opłaty za przewóz — czyli frachtu, wynosi ogólnie 100.000 zł.

Straty, jakie powstały w wypadku awarii wspólnej, wynoszą 10.000 zł, czyli 10 proc. Stąd też wynika, że na każdego z zaangażowanych wypada 10 proc. od sumy, jaką w tym transporcie reprezentował.

Po załatwieniu wszystkich formalności przedstawiciel armatora, czyli tego, który zapłacił wydatki związane z awarią — pobiera od poszczególnych zainteresowanych należne mu kwoty pieniężne. I gdyby tylko na tej czynności sprawa awarii się kończyła — no to, rzecz jasna, wynikałoby z tego, że ci wszyscy, którzy brali udział w transporcie towaru — ponoszą straty.

Tymczasem w tym ogólnym łańcuchu współzależności wzajemnych — istnieje jeszcze jako ostateczne ogniwo, towarzystwo ubezpieczeniowe, które wyrównuje zawsze powstałe koszty z awarii wspólnej.

Drugim zasadniczym zjawiskiem, jaki się wiąże z transportem morskim, jest tzw. awaria poszczególna.

Ma ona miejsce wtedy, gdy wypadek jest niespodziewany, spowodowany albo przez przyczynę siły wyższej lub ryzyko wojenne jak rozbicie o skały podwodne, pożar od pioruna, szkoda wyrządzona przez łódź podwodną; albo wypadek, wynikający z niedbalstwa kapitana, złego opakowania lub rozmieszczenia towaru; lub wreszcie przyczyną jego może być naturalna właściwość towaru (naczynia szklane, narażone są na stłuczenie).

Wszystkie te wypadki, które składają się na całość pojęcia awarii poszczególnej — stawiają sprawę w bardziej skomplikowanej sytuacji.

Toteż koszty, jakie wynikają z awarii poszczególnej, zwracane są tylko wtedy, gdy dany wypadek został zastrzeżony w umowie między ubezpieczającym towar lub statek, a towarzystwem ubezpieczeniowym.

Rzecz prosta, że opłaty za ubezpieczenie przy takiej umowie są dość duże.

Specjalnych umów i specjalnie wysokich opłat wymagają szczególnie ubezpieczenia na wypadek strat, poniesionych przez działania wojenne. Opłaty w tym wypadku ustalane są w zależności od tego, czy są czasy spokoju czy też wojny.

Jest w tym rodzaju awarii poszczególnej pewna seria wydarzeń, gdy ubezpieczający nie jest prawie nigdy odpowiedzialny za straty, powstałe w wypadku.

A więc wypadki, powstałe wskutek właściwości towaru (jak np. naczynia szklane stłuką się), lub wynikłe ze złego opakowania, z wadliwego załadowania towaru, albo wreszcie z nieuwagi kapitana lub załogi. Dużo możnaby jeszcze pisać o różnych rodzajach wypadków, powodujących awarię statku i towaru, o rozmaitości, wynikających z tego ubezpieczeń.

Lecz już ten krótki opis wystarcza dla zorientowania się, jak wiele różnych czynników bierze udział w transporcie morskim, a jednocześnie jak dużo istnieje rozmaitych form, chroniących właściciela statku lub towaru od strat, jakie wyniknąć mogą wskutek awarii na morzu.

Statek i towar, na nim przewożony mają opiekę w postaci tych różnych form ubezpieczenia. Przewożenie towaru drogą morską nie naraża więc kupca na możliwość strat. Jest ono równie bezpieczne jak na lądzie, a co najważniejsza, najtańsze.

Dania i jej białe złoto

Imć pan Jan Chryzostom z Gosławic Pasek, który w roku pańskim 1658 i 9 pod wodzą Czarneckiego w Danii przeciw Szwedom wojował, chwalił sobie w swych pamiętnikach, iż posłane tam w pomoc wojsko polskie znalazło „wszelakich prowiantów wielką obfitość". — „Dostał kupić wołu dobrego za bity talar, dwie marki duńskie; miodów przaśnych wielką wieziono obfitość. bo po polach lada gdzie przestronne pasieki, a wszystko pszczoły w słomianych pudełkach, nie w ulach; ryb wszelakiego rodzaju poddostatkiem, chleba siła..."

I dziś, gdybyśmy mówić mieli o Danii, wysunąćby należało na pierwsze miejsce dostatek powszechny społeczeństwa, plony obfitsze niż gdzieindziej, większe niż gdziekolwiek pogłowie inwentarza żywego, choć ziemia duńska, z natury swej nie należy bynajmniej do najżyźniejszych. Przeciwnie, państwo to, jedno z najmniejszych w Europie, mierzące zaledwie 43.000 kilometrów kwadratowych, a więc dziewięciokrotnie mniejsze od Polski, przy 3.5 z górą milionach ludności, posiada glebę raczej lichą, bo w 60 procentach zaledwie nadającą się do uprawy, choć kultura rolna stoi tam bardzo wysoko, w 13 proc. nadająca się na pastwiska i łąki, a w 9 proc. tylko zalesiona; mimo to nieużytki dochodzą w Danii do 15 proc. całej powierzchni.

A przecież, choć tak upośledzona od natury, dzięki intensywnej uprawie szczycić się może najobfitszymi plonami ze wszystkich państw, leżących nad Morzem Bałtyckim. Z 1 hektara zbiera mianowicie Dania około 30 kwintali pszenicy, a więc półtora razy więcej niż Niemcy. U nas zaś przeciętnie plon pszenicy z ha wynosi około 11 q zaledwie. Przy życie różnice w sprzętach nie są już tak znaczne, na Danię i Niemcy przypada bowiem około 17 q z ha, na Polskę — 11; ale znów jęczmień sypie w Danii znacznie obficiej, ponad 28 q, gdy w Niemczech zaledwie 20 q, a u nas 12; owies prawie 26, wobec 19 w Niemczech i 11,5 w Polsce; wreszcie ziemniaki dają w Danii niespełna 170 q z hektara, a więc o 20 q więcej niż w Niemczech a o 55 — niż u nas.

Dodajmy, że owe tak wysokie, tak godne zazdrości plony rozkładają się równomiernie na całą klasę rolniczą, większa część bowiem ziemi ornej przypada w Danii na drobną własność rolniczą, przeciętnie obliczaną na 16 ha mniej więcej; nieznaczna zaledwie część gruntów przypada na własność około 60 ha, a tylko drobne stosunkowo ilości, 0,2% posiadają t. zw. obszarnicy, właściciele majątków 240-hektarowych.

Nie rolnictwo przecież, które uprawia około trzeciej części ludności Danii, stanowi o bogactwie tego kraju. Bogactwem tym jest mleko, masło i sery, któreby nazwać ktoś mógł białym złotem Dani. Np. bydła rogatego hoduje Dania z górą 3 miliony, a więc prawie trzecią część tego, co Polska, choć obszarem jest dziewięćkroć razy mniejsza od Rzeczypospolitej. Dzięki ta licznemu pogłowiu bydła, roczna produkcja mleka w Danii wynosi około 55 milionów kwintali. wobec 90.000 q w Polsce, z zestawienia tego łatwo wyliczyć, o ile krowy duńskie mleczniejsze są od polskich. Część udojów przerabia Dania, produkując 1.8 milionów q masła i 300 z górą q serów, jeśli już pominiemy ilości śmietanki, mleka kondensowanego, sproszkowanego i spożywanego w stanie naturalnym.

Statystyki wykazują, że ilość masła, sprzedawanego na rynki zagraniczne, t. zn. podlegającego obrotom międzynarodowym, wynosi rocznie około 5 milionów q. Wynika więc z tych statystyk, że na Danię, jedno z najmniejszych państw Europy, przypada prawie trzecia część tych obrotów, duński bowiem eksport masła, w całości niemal idący do Anglii, wyrażą się cyfrą 1.5 miliona q. Masło duńskie tak jest przy tym znane i cenione na rynkach zagranicznych, że z zasady osiąga ceny znacznie wyższe, niżeli masło innego pochodzenia.

Maślanka i serwatka, odpadające przy przerobie mleka na masło i sery, spożytkowywane są przy hodowli trzody chlewnej, której pogłowie wynosi 3 miliony z górą, a więc niemal połowę tego, co u nas w Polsce. Oparta na niej produkcja bekonów, przekraczająca 2 miliony q rocznie, szła w ostatnich latach w całości niemal do Anglii, stanowiąc tam prawie połowę całego importu w tej dziedzinie. — Znów więc, jak widzimy, niewielka obszarem Dania występuje w zakresie handlu zagranicznego jako jeden z poważniejszych sprzedawców, przy czym bekony duńskie tak, jak i nabiał, cieszą się najlepszą w świecie opinią.

Podobnie rzecz się ma w dziedzinie ptactwa domowego. Liczy go Dania ponad 25 milionów sztuk, a więc połowę tego, co posiada dziewięćkroć od niej ludniejsza Polska. Nadmiar jaj, przeznaczony na eksport, przekracza miliard sztuk, co znowu stanowi rubrykę bardzo poważną w handlu międzynarodowym.

Mniejsze już znaczenie dla gospodarki duńskiej ma eksport bydła rzeźnego, żywego i bitego; wywóz w tej dziedzinie spadł bowiem w latach ostatnich z 250.000 z górą tysięcy sztuk do połowy — wskutek ograniczeń i utrudnień celnych, stosowanych przez państwa importujące. — Eksportuje dalej Dania pszenicę, słód i ziemniaki oraz ziarno siewne zarówno zbóż, jak i warzyw i to w ilościach poważnych, bo sięgających ponad 6 milionów kg, jeśli chodzi o ziarno siewne, oraz ponad 2 miliony q nasion warzyw.

Obok tych znacznych niewątpliwie dochodów z ziemi umie też Duńczyk czerpać dochody z morza. Rybołóstwo morskie stoi tam mianowicie bardzo wysoko; kutrów motorowych ma kraj ten z górą 6.000, t. zn. prawie tyleż, ile na Bałtyku mają ich razem Szwecja, Finlandia i Niemcy; łodzi rybackich bez motorów jest w Danii prawie 10.000, a więc znów o ćwierć prawie więcej, niż w nadbałtyckiej części Niemiec. Dzięki tak rozwiniętemu przemysłowi rybackiemu połowy morskie dochodzą do 90.000 ton, gdy wrastające zresztą w szybkim tempie polskie połowy na morzu wyniosły w r. ub. zaledwie 23.000 t.

Gdy się więc rzuci okiem na przytoczone powyżej cyfry, gdy się je zwłaszcza zestawiać pocznie z cyframi, zaczerpniętymi z naszych własnych statystyk, trudno się oprzeć wrażeniu, że państwo duńskie musi być stosunkowo bogatsze od państwa polskiego, a przeciętny Duńczyk — zamożniejszy od

przeciętnego Polaka. Wrażenie to znowu potwierdzają cyfry. Majątek narodowy Danii obliczany był przed laty 10 na 54 miliardy złotych, co na głowę ludności stanowi zgórą 15.000. W tym samym czasie mniej więcej nasz majątek narodowy równał się zaledwie 153 miliardom, coby na głowę ludności dawało niespełna 5.500 zł.

Tę trzykroć prawie wyższą zamożność od naszej zawdzięcza Duńczyk nie hojniejszemu wyposażeniu przez naturę swej ojczyzny, lecz wyłącznie tylko pracowitości swych rąk. Wzór tej pracowitości, tej hartowności narodu dała nam Dania zwłaszcza w ostatnim półwieczu, znalazłszy się w położeniu bardzo trudnym, przed laty 50 mniej więcej, w czasie powszechnego spadku cen płodów rolnych. Rolnicza podówczas niemal wyłącznie Dania, umiała się z dnia na dzień niemal wydźwignąć z grożących jej wówczas trudności, przechodząc w szybkim tempie do produkcji hodowlanej. Od r. 1880 mniej więcej pogłowie krów w Danii wzrosło prawie w dwójnasób, mleczność krów zwiększyła się z górą dwukrotnie, a wydajność masła jest obecnie trzykrotnie wyższa niżeli przed laty pięćdziesięciu; do wyrobu 1 kg masła potrzeba obecnie w Danii około 23.5 kg mleka, gdy w r. 1880 spotrzebowywano na ten cel 30 kg.

Na przykładzie Danii przekonywamy się więc raz jeszcze, że pracą zawsze się narody bogacić mogą i powinny.

Stanisław Poraj

Ubrania z polskiego lnu

W angielskich, szwedzkich, duńskich portach sterczy las masztów i kominów. Skrzypią naciągnięte liny, olbrzymie dźwigi spełniają swoją pracę z precyzyjną dokładnością. Wśród maszyn, rusztowań na lądzie, na statkach snują się ludzie. Robotnicy portowi w niebieskich ubraniach robotniczych tak zwanych kombinezonach. Granatowa armia pracy skąd czerpie swoje mundury? Dostarczają ich w dużej ilości polskie fabryki włókiennicze, szyły je ręce krawców z Brzezin i Białegostoku. Błękitne łany kwitnącego lnu, bronzowiejące przy dojrzeniu, wyrosłe na piaskach wileńszczyzny — po przerobieniu stają się jedną z pozycyj naszego eksportu.



Ubrania robotnicze, kombinezony, stanowią przedmiot wywozu z Polski w dużych ilościach. Wyrabiane z mocnej lnianej tkaniny, z domieszką bawełny w różnej ilości, zależnie od gatunku materiału — są cenione i poszukiwane na rynkach zagranicznych. Tkaniny do wyrobu tych ubrań wyrabiane są w Łodzi, Tomaszowie i Białymstoku. Same ubrania szyte są przez chałupników krawców, mieszkających w pobliżu tych miast fabrycznych. Takie ubranie uszyte na przeciętnego wzrostu i tuszy robotnika, kosztuje w kraju 8 — 10 zł, za granicą, ponieważ sprzedaje się duże ilości, kosztują taniej, po 6 zł. Z krajów europejskich najwięcej tych ubrań robotniczych kupuje od nas Anglia i Szwecja, ostatnio duże ilości wywozi się aż do Południowej Afryki do portu Kaptown. Także paradują w nich tam murzyni — i inne kolorowe rasy tego dalekiego i bogatego zakątka wielkiego Imperium Brytyjskiego — jak nazywają Anglię z koloniami.

Oprócz ubrań robotniczych, kombinezonów, przez port w Gdyni wywozi się jeszcze różne tkaniny: lniane, wełniane i bawełniane, szmaty, bieliznę, odzież. Niekiedy przesyłki te kierowane drogą morską idą zbyt długo i to do krajów nawet nie bardzo odległych jak np. Szwecja — winę tego jednak ponoszą nie urządzenia portowe w Gdyni, które są doskonałe, lecz raczej ludzie zatrudnieni w handlu tego rodzaju. Handel Polski z obcymi krajami tkaninami, bielizną, odzieżą i szmatami rozwija się co roku lepiej.

Za wywiezione szmaty i gałgany — zdawałoby się mało wartościowy materiał — w ciągu 8-miu miesięcy 1937 roku uzyskali Polacy 7 milionów złotych, niecały milion złotych miesięcznie — za te stare łachmany, które jadący wiejską drogą handlarz zbiera, płacąc za nie szklankami i talerzami, lub nędzarz albo nędzarka wygrzebuje drutem



z miejskiego śmietnika. Największą wartość u nas mają szmaty zbierane na Kresach Wschodnich, bo są to przeważnie szmaty lniane i wełniane. A wełna i len są najdroższe i najlepsze materiały używane do wyrobów tkanin w fabrykach tkackich. Szmaty lniane i wełniane — równie łatwo przerobić na przędziwo a potem znów na tkaniny — jak ze złomu starego żelaza po stopieniu i oczyszczeniu można otrzymać nowe żelazo.

Tak się złożyło dziwnie, że nasi najbliżsi odbiorcy, o ile idzie o tkaniny i ubrania, oddzieleni są od nas morzem i mamy z nimi połączenie tylko przez nasze okno na świat — Gdynię. Najbliżsi nasi sąsiedzi od granicy lądowej albo sami mają dobrze rozwinięty przemysł tkacki i są naszymi konkurentami na rynkach zagranicznych np. Czesi i Niemcy — albo też nie mamy z nimi zbyt ożywionych stosunków handlowych jak np. Rosja, Litwa.

Dawniej większe ilości odzieży kupowała u nas Rumunia, ale z biegiem czasu pomogliśmy Rumunii pobudować własne fabryki włókiennicze i dziś Rumunia potrzebuje tylko niewielkich ilości wyborowych tkanin, resztę wyrabia u siebie we własnych fabrykach. W fabrykach tych pracuje pewna ilość majstrów i inżynierów Polaków.

Najdalej chyba morzem wędrują polskie tkaniny do Indyj Brytyjskich, kraju leżącego hen daleko w Azji. Podróż statku handlowego, wiozącego towary, a między nimi tkaniny i ubrania, z krótkimi postojami po różnych portach w drodze, trwa do Indyj około półtora miesiąca. Kawał tkaniny, czy też ubranie robotnicze muszą to być rzeczy tanie, żeby na ich kupno mógł sobie pozwolić nawet biedny człowiek. Dlatego przewożone są głównie drogą morską, nawet tam, gdzie droga lądowa jest krótsza, bo przewóz morski jest tańszy, kosztuje kilka a czasem kilkanaście razy mniej, niż przewóz lądem. Z innych odległych krajów dobrymi rynkami zbytu dla naszych tkanin, ubrań i bielizny są jeszcze kraje Ameryki Południowej. Poszczególne ośrodki fabryczne w kraju wyrobiły sobie każdy oddzielnie rynek w innej stronie świata i tak: 1. Bielsk na Śląsku wyrabia najlepsze w Polsce materiały, które nie ustępują podobno, co do jakości, bardzo dobrym angielskim, tkaniny bielskie sprzedawane są głównie na wybredniejszych rynkach Europy Zachodniej. 2. Białystok zaopatruje w ubrania, bieliznę a najwięcej w koce Daleki Wschód. Chińscy żołnierze Czang Kai Szeka w chłodne noce otulają się białostockimi kocami. 3. Łódź i pozostałe miasta przemysłu tkackiego zaopatrują różne inne rynki zamorskie — w polskie tkaniny i ubrania. Sława polskiego tkactwa sięga tak daleko, że Persja, kraj leżący w głębi Azji, z Polski wzięła sporo majstrów włókienniczych, a przecież persowie są mistrzami w sztuce tkackiej, zwłaszcza słynne były i są perskie dywany i szale oraz jedwabie. Mimo to uznali jednak Persowie, że mogą się jeszcze czego nauczyć od Polaków.

Inny znów kraj azjatycki, leżący w wysokich górach między angielskimi a rosyjskimi posiadłościami w Azji, Afganistan, zawarł obecnie z Polską umowę, w której rząd polski, wzamian za pewne wynagrodzenie ze strony Afgańczyków, podjął się założyć dla nich polską szkołę tkacką w ich stolicy Kabulu. Sporo inżynierów tkackich i majstrów już wyjechało do tej pracy.

Tak gdy zbliża się zima i ciągną ku nam mrozy, pracowite dłonie polskiego robotnika tkacza zaopatrzą nietylko nas w ciepłą odzież, ale odzież ta z polskiego portu na polskim statku powędruje grzać zarówno niebieskookiego olbrzyma, drwala szwedzkiego czy norweskiego w lasach pod kręgiem polarnym jak i Murzyna czy Araba pod równikiem drżącego w chłodną noc na równinie pustynnego, piaszczystego obszaru.

Trojan Pelka.

Bracia

Było ich czterech. Gdy podrośli, stary Czoch zwołał ich któregoś dnia do chaty i powiedział tak:

— Słuchajcie chłopcy. Mam was czterech synów. Józwę, Maćka, Jana i Jacka. Józwa, najstarszy, zostanie tu — na ziemi. Jestem stary i sam rady nic dam. A wy trzej idźcie w świat. Wypłacę wam każdemu równą częśc, żeby po sprawiedliwości było. i wy sami teraz dawajcie sobie radę. Czterem i tak byłoby tu za ciasno, a tam w świecie rozejrzyjcie się między ludźmi — macie czas, pieniądze wam dam, — wyszukacie sobie jakiś fach, czy zajęcie, nauczycie się czegoś i jeśli macie głowy na karku — a w to nie wątpię — to nie zginiecie; może lepiej wam będzie niż tu. No i jak? Zgoda czy nie?

Dwaj synowie: Maciek i Jan, poruszyli się niespokojnie na ławie, a Maciek, najstarszy po Józeiie, chrząknął z zakłopotaniem — i tak się odezwał:

— Zgoda, ojcze! Tylko co my w tym świecie będziemy robili. Ja, na ten przykład, mam dwadzieścia lat, a jak żyję to jeszczem nosa można powiedzieć poza tę naszą wioskę nie wytknął. Jan też. A Jacek — to w ogóle nie ma o czym mówić, bo to wiadomo chłop niezaradny; parę kroków poza wioskę da, to i zginie jak kamień w wodzie; nie wiedziałby gdzie się obrócić. Jemu to krowy paść i kartofle kopać: przecie Jacka to każdy zna. My możemy iść, ale on niech tutaj zostanie.

Jacek, najmłodszy, poderwał się z ławy i cisnął się na brata. Lecz ten ruchem ręki odpędził go jak natrętną muchę; wiadomo Jacek był najmłodszy; siły to tam też dużo nie było, wiec nikt z nim bardzo się nie liczył.

— Siadaj! — grzmotnął Maciek — bo jeszcze po gębie oberwiesz. Jestem spokojny, to każdy wie, ale jak się zawezmę to nie daj Boże.

Wszyscy się roześmieli, lecz Jacek nie ustąpił. Stał czerwony, z wypiekami na twarzy, pięście małe ścisnął i patrzał na wszystkich zawziętym wzrokiem.

— Dobra — powiedział. — Śmiejcie się ze mnie wszyscy. To nic. Do tego przywykłem. Ale ja wam pokażę, że nie jest tak. Dam sobie radę lepiej niż wy. Świata się nie boję i może, jak Bóg da, więcej zobaczę, niż wy wszyscy i więcej się nauczę. I wtedy zobaczymy kto będzie się śmiał.

Lecz stary Czoch wtrącił się do rozmowy i uspokoił wzburzonych synów.

— No, — rzekł z wyrozumieniem. — Nie ma tam o co się kłócić. Niedługo już będziecie razem; a ja chcę, żebyście się rozeszli w zgodzie i przyjaźni. I... — tutaj stary zatrzymał się na chwilę — jeżeli nie zapomniecie starego ojca, to wróćcie tu za dziesięć lat. Wy wszyscy — Maciej, Jan i Jacek. Wtedy zobaczymy kto lepiej dał sobie radę, czego kto się nauczył, i kto więcej świata zobaczył. Za dziesięć lat — w tym samym dniu; daj Bóg, żebym was doczekał.

Wyszli na drogę. co z wioski prowadziła do pobliskiego miasta. Maciej, Jan i Jacek. Szli długo, słońce prażyło, zmęczyli się, siedli na skraju szosy. Jan powiedział.

— Nie, chłopcy — powiedział — to nie jest sprawiedliwość. Wykiwał nas stary jak się patrzy. Ziemię całą Józwie zapisał, a my w świat z torbami idziemy.

Maciej skinął głowę i przytaknął:

— Dobrze powiadasz — powiedział do brata. — I ja tak myślę; to nie jest sprawiedliwość. My też swoją część powinni byli dostać a teraz wszystko Józwa zagarnął.

Lecz Jacek, ten najmłodszy, na nogi się zerwał, splunął, i tak powiedział:

— Wstyd mnie za was — że to niby moi bracia jesteście. I za ojca mi wstyd, że takich synów ma. Dostaliście swoją część czy nie? No, gadaj jeden z drugim.

— A no te pięć tysięcy tośmy dostali — powiedział Jan. — Ale co z tego? Ziemia to przecie już nie jest nasza.

Lecz Jacek przerwał mu, wzburzony i tak się odezwał:

— Toć, ty durniu jeden, przecież sprzedałeś tę swoją ziemię, czy nie?. Na tym kawale gruntu to byś całe życie głodem przymierał. Stary wiedział dobrze co robił. Dlatego pókiśmy młodzi, wysłał nas pomiędzy ludzi, żebyśmy nauczyli się czegoś, żeby sobie własne życie ułożyli. I teraz wszystko od nas będzie zależeć.

— Oho, jaki chojrak! Patrzcie go — powiedział Maciej, mrugając w stronę Jana.

— Zuch na schwał — szydził Jan. — Ho, ho. Toć to chce być mądrzejszy od samego sołtysa.

Jacek nic na to nie odpowiedział. Poczerwieniał tylko, wargi zagryzł i siedział tak, coś w głowie sobie przewracając. Po chwili rzekł:

— No, chłopcy, trzeba już iść...

Bracia zaczęli się zbierać, lecz on powstrzymał ich ruchem ręki.

— Nie — powiedział — to ja muszę iść. Pójdę swoją drogą, a wy idźcie swoją. Spotkamy się za dziesięć lat. Niech Bóg was prowadzi.

— A dokąd idziesz? — spytał Jan z pobłażliwym uśmiechem na twarzy patrząc na młodszego brata.

— Tam — powiedział Jacek, wskazując ręką na wąską, polną ścieżkę, która wiła się między łanami zbóż.

— To znaczy gdzie?

— W świat idę — powiedział Jacek. — Daleko. Jak najdalej. Chcę zobaczyć innych ludzi i inne kraje. Chcę nauczyć się czegoś. Siedemnaście lat w wiosce siedziałem: nic nie widziałem, nie wiem nic. Ale teraz odrobię sobie po wszystkie czasy. Żegnajcie!

Bracia podali sobie ręce, a Maciej, jak zawsze złośliwy, dodał:

— No, uważaj, żeby cię kruki na pierwszym rozstaju nie zadziobały.

A Jacek uśmiechnął się i rzekł:

— A ty na język uważaj. Bo masz przydługi.

Rozstali się. Każdy poszedł w swoją stronę.

Minęło dziesięć lat. Stary Czoch postarzał się porządnie; już teraz w pole nie chodził; Józwa wszystką pracę robił za niego. Nieraz z Józwą przy wieczerzy rozmawiali o tych trzech co w świat poszli: O Maćku, Janku i Jacku. Stary głową kiwał i mawiał często: „O Janka się nie boję, o Maćka też

nie, ale Jacek to cały czas mi w myślach stoi; nigdy nie miał krepy ten chłopak, a i też inny był jakiś od tych dwóch. Dlatego też o niego się boję. Ale może Bóg będzie go miał w swojej opiece. Może nie zginie i wróci tak jak go o to prosiłem".

I nadszedł dzień, w którym trzej bracia mieli znów zjechać do swej rodzinnej wioski. Piękny to był dzień. Słońce świeciło na niebie, a w sercu starego Czocha też świeciło słońce. Lecz jak na niebie są chmury tak i w głowie starego Czochą niczym chmury myśli trwożliwe chodziły: Czy ci jego synowie: Maciek, Jan i Jacek na ludzi wyrośli, czy nauczyli się czegoś. „Ano zobaczymy" — powiedział do siebie, usiadł przy chacie i czekał.

No i zjechali trzej. Maciej, Jan i Jacek. Dziesięć lat stary Czoch ich nie widział, a oni też dziesięć lat nie widzieli go i jeden drugiego. Ze łzami w oczach stary ojciec ich witał. Przecież wszyscy trzej to jego synowie byli: kość z kości, krew z krwi. Rozpłakał się stary na dobre, bo już nerwy miał stargane; nie mógł uczuć zahamować.

— No, chodźcie do chaty, moje chłopaki — mówił drżącym, starczym głosem. — Chodźcie. Niech przyjrzę się wam dobrze, pókim oczu jeszcze nie stracił.

Poszli do chaty. Stary Czoch patrzył na nich i patrzył. Zmienili się wszyscy trzej. Maciej schudł, Jan utył, a Jacek... ten Jacek, niby najmłodszy, to jakby nie jego syn był: stężał, zmężniał, twarz mu na mahoń spaliło, a oczy niebieskie na świat patrzyły z odwagą i siłą; zupełnie inaczej, gdy swoją wioskę rodzinną opuszczał.

Pomacał go stary Czoch i powiedział: — Toć to Jacek?

— Ano niby tak — uśmiechnął się syn. — Ten sam. Tylko zmienił się trochę.

— He, he — chrząknął stary — patrzcie-no. A ja najwięcej o niego się bał. No siadajcie chłopaki.

Usiedli przy stole, tak jak przed dziesięciu laty; nic tu w izbie się nie zmieniło. I wtedy stary Czoch zwrócił się do najstarszego:

— No, Maciej, powiedz nam gdzieś był i coś robił i czegoś się nauczył, no i jak tobie życie poszło.

Maciej chrząknął i zaczął opowiadać. Mówił z godzinę o swoich kolejach: mieszkał w mieście na prowincji, z początku stragan tam sobie kupił na rynku, nauczył się handlować, a potem sklep; miał teraz dwóch sprzedawców, no i kłopotów też miał do licha, ale na ogół powodziło mu się dobrze. Dziesięć lat spędził w tym mieście, ożenił się i troje dzieci już na świat przyszło. Nie, nie mógł narzekać Maciej; dobrze mu było; wcale dobrze.

Stary ucieszył się i zwrócił się z kolei do Janka: — Teraz ty Janek o sobie opowiedz; gdzieś był, coś robił i czegoś się nauczył.

Jan uśmiechnął się i powiedział tak:

— Jakiem wyszedł stąd, to odrazu pojechałem do Warszawy. Duże miasto, myślę sobie, to tam będzie lżej. Ale, a jakże. Wcale tam nie było lżej. Musiałem ciężko harować. Ciesielki się nauczyłem: przez pięć lat pracowałem u majstra, a potem założyłem własny warsztat. Ramy do okien robię: o takie jak te.

— Dobrze — powiedział ojciec. — Widzę, żeście dali sobie radę. No, a teraz ty, Jacek, powiedz nam gdzieś był, coś widział i czegoś się nauczył i jak twoje życie poszło. Tylko powiedz wszystko dokumentnie, bom o ciebie, synu, to najwięcej się bał.

Jacek spojrzał na ojca i braci swymi niebieskimi, mocnymi oczami i tak powiedział:

— Gdziem był i com widział, to tego wszystkiego wam nie powiem, bo bym musiał z trzy dni siedzieć i nic tylko mówić, mówić, mówić. Widziałem wiele, bardzo wiele i nauczyłem się wielu rzeczy. Dziesięć lat temu, gdym tak szedł tą wąską ścieżyną między łanami zbóż, myślałem o tym, jakby to wyrwać się w świat, zobaczyć innych ludzi i inne kraje. Myślałem jak tego dokonać. I wtedy przyszło mi na myśl, że przecież jest wyjście. Wiedziałem, że tam za tymi wzgórzami, za lasem, za łanami zbóż jest droga, która w szeroki świat prowadzi — morze. I poszedłem tam. Musiałem długo iść i musiałem też trochę na lądzie pracować, zanim się dostałem na pierwszy statek. Lecz jak się nań dostałem świat już stał przede mną otworem. Gdzie ja nie byłem i czego nie widziałem. W Ameryce byłem, w Australii, w Afryce i w Chinach. Widziałem różnych ludzi i zwiedziłem niezwykłe kraje. Byłem na Południu, na Północy, na Wschodzie i na Zachodzie. Tonąłem ze statkiem jeden raz; drugi raz burza złapała nas taka, że ledwośmy z życiem uszli. Za trzecim razem rozbiliśmy się na rafie koło Ameryki; morze chwyciło nas i cisnęło o skałę. Bo takie jest morze. Lecz morze nie zawsze jest złe i burzliwe. Morze wychowało mnie, dało mi siłę i dało mi odwagę; teraz już nie boję się niczego. Może dało mi możność kształcenia siebie. Tu ja spałem tylko, nie wiedziałem nic, lecz teraz wiem, że żyję naprawdę. Morze nauczyło mnie modlić się i wierzyć i szanować ludzkie uczucia i ludzką pracę. Wiele rzeczy, których przedtem nie wiedziałem i których nie wyczuwałem: serce człowieka i duszę człowieka, morze ukazało mi w całym swym pięknie i w całej swej brzydocie. Człowiek inny jest na lądzie, a inny na morzu. Bo gdy pokład drży i wiruje pod nogami, gdy maszty trzeszczą i łamią się w drzazgi, gdy fala uderza jak młotem w burty, a morze wpada na pokład, aby pochwycić przerażonych ludzi, walczących o statek i o swoje życie, to wtedy dopiero poznajesz człowieka, nie tego jakim go widzisz na ulicy, w salonie, czy w wiejskiej chacie, lecz prawdziwego człowieka, takim jak on jest. Morze, ojcze, nauczyło mnie myśleć.

Nowy port Rzeczypospolitej

Jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej, z chaosu fal, tłukących się o piaszczyste wybrzeże, wyrósł w ciągu niespełna dwóch lat, potężny masyw betonu i żelaza. Wyłonił się port o kształcie harmonijnym, powiązany w celową całość, ujął w karby nieokiełzany żywioł, opasując go pierścieniem, zwartym, pięknym i silnym, wielkich falochronów.

Gdzieś z głębi gardzieli mrocznych wód, bluzga bielą kroplistych plam i rozlewa się na miałki piach, lub rzuca się na owe falochrony, z którymi już wi-



cher się za bary chwycił... Zajadłość jednak żółtych plan rozbija się o ścianę masywu nowego portu Rzeczypospolitej, który przyoblekłszy realne kształty, nadaje nowy wyraz. Port rybacki w Wielkiej Wsi stoi mocno i twardo. Brzeg dźwiga teraz, na swych do niedawna lotnych ramionach, mur portu, który stał się opoką i ostoją dla rybaka i żeglarza, który stał się chlubą i dumą brzegu polskiego!

Port zaprojektowany został jako baza naszego rybołówstwa dalekomorskiego i przystań dla statków żeglugi przybrzeżnej. Nie ulega wątpliwości, że zadanie jego z czasem zostanie odpowiednio rozszerzone, wspomnimy choćby, że port dawać będzie gościnę naszemu jachtingowi morskiemu. Budowa kanału Wielka Wieś — Puck nie wyszła wprawdzie jeszcze ze sfery projektów, ale realizacja planów tych jest kwestią czasu.

Pierwszy projekt portu w Wielkiej Wsi opracowano z inicjatywy Ministerstwa Przemysłu i Handlu przed 7 laty. Uległ on od tego czasu kilkakrotnym zmianom i ostatecznie z końcem r. 1935 opracowano w Urzędzie Morskim w Gdyni, nowy projekt szczegółowy, który został w całości zrealizowany. Zbudowano basen, którego podstawa, stanowiąca linię brzegu ma długości 500 metrów, a wysokość około 400 metrów. Odgraniczenie basenu od morza nastąpiło przez wybudowanie dwóch falochronów, wschodniego i zachodniego. Zachodni ma długość 762 metry a wschodni 350 m. Wejście do basenu jest od strony wschodniej. Kanał wejściowy ma szerokość 70 metrów. Dla ułatwienia dostępu do portu przy wzburzonym morzu falochron zachodni jest wydłużony przy kanale wejściowym o 100 metrów poza wschodni. Głębokość basenu waha się od 3½ do 6 metrów. Pod względem obszaru port w Wielkiej Wsi jest po Gdyni drugim portem naszego wybrzeża; jego powierzchnia wodna wynosi 14,5 ha. Wewnątrz basenu zbudowano poprzeczne wewnętrzne molo, o długości 190 metrów, które nie tylko wykorzystywane jest dla postojów statków, ale zapobiegnie tworzeniu się zbyt dużych fal, jakie mogłyby powstać w rozległym i niepodzielonym basenie, stanowi ono także zaporę przeciw falom o kierunku południowo-wschodnim. Brzeg od strony południowej, pozostawiono w stanie naturalnym, gdyż umożliwia to wyciąganie łodzi rybackich na brzeg i zapobiega tworzeniu się szkodliwych fal w basenie. Ponadto zbudowano pomost drewniany dla statków większych od długości 120 metrów a szerokości 12 metrów, umieszczony prostopadle do brzegu, na przejściu pomiędzy jego częścią obudowaną a naturalną, oraz na części naturalnej brzegu, trzy małe pomosty dla kutrów o długości 100 m, a szerokości 5 m. Dojazd do portu udostępniony jest linią kolejową ze stacji Wielka Wieś-Hallerowo, oraz nowoczesną szosą, która łączy się z magistralą gdyńską, na razie przez Wielką Wieś oraz z bulwarem nadmorskim Wielka Wieś — Jastrzębia Góra i drogą prowizoryczną na Półwyspie Helskim, która jak wiadomo w najbliższym czasie zostanie przebudowana na autostradę betonową. Odcinek tej autostrady pomiędzy Jastarną a Juratą, już na przyszły sezon letni będzie gotowy. Tereny portu Wielkiej Wsi jeszcze nie są zabudowane. Obszar ich jest olbrzymi; przeznaczone są dla rybnego przemysłu przetwórczego, jak solarnie, wędzarnie i pomocniczego: chłodnie, wytwórnie beczek, puszek itp., a poza tym zabezpiecza się pewne części, wykupionego już terenu na przyszłą osadę rybacką i tereny do suszenia sieci. Inne tereny przeznaczone są na budowę przetwórni konserw rybnych, fabryki wyrobu sieci, sprzętu rybackiego, oraz budowę stoczni, przeznaczonej dla napraw, kutrów, łodzi i lugrów rybackich. Tempo wszystkich prac było typowo amerykańskie, a rozmach na skalę prawdziwie europejską, przy czym wytrwałość i sumienność robotnika polskiego, jego wytrzymałość w czasie burz i słot, a nawet zimna, ułatwiło pracę, którą szczycić się może cała Polska. Port w Wielkiej Wsi, piszemy bez przesady, jest najnowocześniejszym portem rybackim nie tylko na Bałtyku, ale i Europie. Zastosowano w nim bowiem wszystko to co technika przyniosła w ciągu ostatnich lat dla ułatwienia nawigacji w obrębie basenu, cumowania statków, wyładunku i załadunku ryb i towarów, oraz przybijania statków żeglugi pasażerskiej. Wszystko do najdrobniejszych szczegółów przewidziano i wykonano. Nawet dla umocnień podwodnej części konstrukcji mól, wybudowane zostały specjalne kanały, które ułatwią umacnianie przy pomocy głazów i kamieni.

Port w Wielkiej Wsi tętni dziś już życiem, któremu pierwsze tchnienie dała siła twórczości i energia Narodu Polskiego!

Alfred Świerkosz

Chłodnia rybna w Gdyni

Polskie rybołówstwo morskie rozwija się w intensywnym tempie. Gdy jeszcze w roku 1933 połowy przybrzeżne i połowy dalsze na Bałtyku, dokonywane przez polskich rybaków, wynosiły zaledwie 7,5 milionów kilogramów, w roku 1936 osiągnęły rekordową cyfrę 18 milionów kilogramów wszelkiego rodzaju ryb. Poza tym polska flota dalekomorska, łowiąca śledzie na Morzu Północnym, w roku 1936 dostarczyła 5 milionów kilogramów ryb, a ogólny przywóz świeżych śledzi solonych do Gdyni i Wolnego Miasta Gdańska zza granicy — w roku 1936 stanowi 52 miliony kilogramów.

Te olbrzymie, imponujące miliony kilogramów ryb nie mogą przecież być natychmiast konsumowane przez ludność Polski. Ryby, czy to przywiezione zza granicy, czy złowione przez polskich rybaków, muszą być przez pewien czas przechowane, ażeby następnie dostać się na rynek wewnętrzny lub do fabryk przetworów rybnych.

Ażeby rybakom i przedsiębiorstwom, importującym śledzie zza granicy, udostępnić przechowanie ryb w Gdyni — Morski Instytut Rybacki wybudował przy Basenie Rybackim na Nabrzeżu Kaszubskim — Chłodnię Rybną i magazyny śledziowe.

W porcie rybackim panuje ruch. Oto zawinęło do portu kilka kutrów. Jeden z nich przywiózł dorsze aż spod Bornholmu, trzy przywiozły szproty z połowów przybrzeżnych. Tysiące kilogramów ryb. Za pomocą specjalnych, tępo zakończonych wideł i szufli, zwinnymi ruchami przeładowują rybacy szproty do skrzyń 50-kilogramowych, które na taczkach wędrują do Chłodni Rybnej, gdzie przechowane zostaną aż do chwili sprzedaży. Niedługo będziemy je konsumowali, jako złote szproty wędzone, albo jako szproty w oliwie w puszkach metalowych.

Zupełnie inna jest rzecz z dorszami, albo wątłuszami, jak się inaczej zowią. Ryba ta posiada w porównaniu z innymi nieproporcjonalnie wielką głowę do reszty tułowia. Głowa ta nie ma wartości spożywczej, toteż rybacy siekierami odrąbują głowy, pozostawiając tułowia, które również idą do chłodni. Któryś z rybaków złowił trochę flonder, załadował je również do skrzyń.

W dużej sali odbywa się mycie, czyszczenie i sortowanie ryb. Przecież każdy gatunek ma swoją odrębną wartość, każdy gatunek ma być inaczej przechowany, inaczej przetworzony do spożycia.

Obok Chłodni Rybnej mieści się pięć dużych magazynów śledziowych, w których przechowywane są śledzie solone w beczkach. W tych dniach przystąpiono do budowy szóstego magazynu, a przewidziana jest budowa siódmego. Śledzie solone są przywożone zza granicy. Zaledwie w części przechodzą przez port gdyński, więcej natomiast idzie przez Gdańsk. Jeszcze kilka lat temu prawie całkowity import śledzi solonych przechodził przez Gdańsk.

Niestety, prawie całkowity przywóz śledzi solonych znajduje się w rękach żydowskich. Zaledwie parę firm chrześcijańskich zajmuje się handlem tym towarem.

W roku 1936 przez magazyny Chłodni Rybnej przeszło około 100.000 beczek śledzi. Przywóz śledzi solonych, mrożonych i świeżych w sumie daje 6,5 milionów kilogramów. Z połowów polskich Chłodnia przechowała około 500 ton ryb mrożonych i świeżych. Większa część połowów, zwłaszcza szprotów, idzie od razu do wędzarni, znajdujących się w pobliżu Basenu Rybackiego.

Należy również wspomnieć o fabryce lodu sztucznego, która znajduje się w gmachu chłodni rybnej i produkuje obecnie 17 ton lodu na dobę.

Chłodnia rybna w Gdyni została wybudowana w roku 1932. Jednak wzmożony obrót rybą przez port gdyński, szczególnie, po-



ważne obroty śledziowe, spowodowały znaczną rozbudowę tego przedsiębiorstwa morskiego, tak pożytecznego dla rybołówstwa. W roku 1937 uruchomione zostały nowe magazyny i nowe komory chłodnicze. Obecnie Chłodnia jest pięć razy większa od tej, jaka była w roku 1932. Posiada nadto zamrażalnię ryb, której poprzednio nie było.

A co się dzieje z głowami dorszy? Dzieje się to samo co z innymi odpadkami rybnymi oraz z rybą zepsutą. Dotychczas samochody ciężarowe wywoziły wszelkie odpadki rybne na śmietnisko miejskie do Witomina. Dopiero w tym roku została wybudowana i uruchomiona nowa placówka z dziedziny przemysłu przetwórczego rybnego, a mianowicie fabryka mączki rybnej, umieszczona na końcu Mola Rybackiego. Fabryka ta jest własnością Morskiego Instytutu Rybackiego.

„Oto są głowy dorszy, oto są nie nadające się już zepsute szproty" — objaśnia mnie kierownik zakładu, wprowadzając do niemożliwie cuchnącej ubikacji. Rzeczywiście, w skrzyniach i na podłodze leżą stosy głów dorszy, a obok nich szproty. Wszystko razem idzie do maszyny, która rozrywa ryby na drobne kawałki i pakuje je do potężnych rozmiarów cylindra, gdzie miazga poddana jest temperaturze 100°, to znaczy zostaje rozgotowana. Części stałe zostają oddzielone od części płynnych — tłuszczu i wody, a następnie przeniesione są do sąsiednich cylindrów, gdzie zostają całkowicie wysuszone. Wreszcie przychodzi ostatni etap — zmielenie szczątków ryb na drobną mączkę. Z młynka wysypuje się przesiany produkt do worków; szproty i śledzie dają mączkę koloru brązowego, dorsze zaś jasno piaskowego. Mączka ta stanowi pierwszorzędną, nadzwyczaj pożyteczną paszę dla inwentarza domowego.

Przechowywanie ryb odbywa się w komorach, w których temperatura waha się od 2 — 10 stopni poniżej zera. Bagatela! 10 stopni mrozu bez względu na miesiąc i pogodę na dworze. Jakiż szalony kontrast, gdy się wejdzie do takiej komory w upalny dzień lipcowy. Robotnicy są ciepło ubrani w kożuchy, na nogach gumowe buty z cholewami.

Przechowywanie ryby jest różne w zależności od jej gatunku. Ryby świeże chłodzone przechowuje się w temperaturze do —3 stopni, wędzone przechowuje się w temperaturze od +2 stopni do —2 stopni, solone przy temperaturze —4 stopnie, a mrożone przy temperaturze od 10 do 12 stopni.

Komory ochładzane są za pomocą rur biegnących pod sufitem, przez które przepływa skroplony amoniak, obniżający temperaturę do żądanej wysokości.

Niektóre ryby, a specjalnie dorsze, są przechowywane w stanie zamrożonym. Ryby zamraża się w specjalnym urządzeniu. Oczyszczone i wymyte, pakuje się do metalowych, zaopatrzonych w otwory skrzyń, które następnie zanurza się w solance (woda z mocnym roztworem soli), poddawanej oziębieniu do 10 stopni poniżej zera. W ciągu kilku godzin takiej kąpieli, ryba zamarza zupełnie na kość i w tym stanie, przechowywana przez dowolnie długi okres czasu, dostarczana jest na rynek do sprzedaży. Po odmrożeniu posiada wartość i smak ryby zupełnie świeżej. Jest to kolosalna zdobycz techniki.

Produkcja mączki rybnej narazie obliczona jest na 12 ton na dobę.

W takiej fabryce nic się nie marnuje. Wspomnieliśmy, że oddziela się tłuszcz i wodę od substancji stałych. Z tłuszczu tego robi się tran, zużywany w przemyśle.

A więc wiemy, jak się chłodzi dorsze i inne ryby, jak się je przechowuje, co się dzieje z odpadkami.

Osobnym zagadnieniem jest wciąż rozwijający się przemysł rybny, którym zajmiemy się w przyszłości w innym artykule.

Bolesław Polkowski.

Z kraju i ze świata

Powrót O. R. P. „Iskra“ z podróży ćwiczebnej. W końcu września powrócił do Gdyni żaglowiec szkolny Marynarki Wojennej O. R. P. „Iskra“, na którego pokładzie 21 podchorążych-uczniów Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu w czasie 5-miesięcznej podróży ćwiczebnej na Atlantyku poznali warunki pracy i życia na okręcie i zdobyli wiele cennego doświadczenia.

Wizyta Mussoliniego w Niemczech w końcu września r. b. miała niezwykle uroczysty charakter. Była ona nie tylko stwierdzeniem zbliżenia politycznego Włoch i Niemiec, ale i manifestacją braterstwa ideowego narodów włoskiego i niemieckiego. Niewątpliwie też w czasie częstych i długich rozmów Mussoliniego z Hitlerem zostały uzgodnione cele i taktyka w sprawach, obchodzących oba mocarstwa.

Obroty portu gdyńskiego za miesiąc wrzesień r. b. wyniosły ogółem przeszło 755 i pół tys. ton, z czego na obroty zamorskie przypada przeszło 748 tys. ton, na obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem, przeszło 1.000 ton, a na obroty drogą wodną z wnętrzem kraju ponad 6 tys. ton. W porównaniu do miesiąca sierpnia r. b., obroty portu gdyńskiego zmniejszyły się wprawdzie o blisko 2 proc., ale w porównaniu z wrześniem r. ub. wzrosły o blisko 13 i pół procent.

Największy port rzeczny w Polsce. W dniu 9 października został otwarty port handlowy w Płocku, który jest największym portem rzecznym w Polsce, gdyż łączny obszar 5 basenów portowych, jakie mają być oddane do użytku, wynosi około 11 ha. Przez Płock będzie szedł obecnie tranzytem wywóz wyrobów łódzkich na rynki zamorskie, jak również zboże do Gdańska i mąka do Warszawy. Przewiduje się, że przeładunek portu płockiego wyniesie przeciętnie do 215 tysięcy ton rocznie. Budowa tego portu wpłynie na pewno dodatnio na wzrost przewozów wodnych, które dotychczas stanowią zaledwie 1 proc. ogólnych przewozów w Polsce, mimo, że są dużo tańsze, niż transporty kolejowe i samochodowe. W porcie uruchomiona będzie stocznia rzeczna, w której będzie można naprawiać, nawet budować statki i łodzie.

Na świecie wciąż niespokojnie. Zarówno w Hiszpanii, jak i w Chinach nie ustają działania wojenne, chociaż dotychczas nigdzie wojna nie została wypowiedziana. Niespokojnie też jest na Morzu Śródziemnym, gdzie nieznane łodzie podwodne atakują nawet statki pasażerskie. Ponieważ wielkie mocarstwa obawiają się zarówno naruszenia ich interesów na Dalekim Wschodzie przez wzrastającą stale potęgę Japonii, jak i opanowania Hiszpanii przez wpływy Włoch, które tam już zupełnie jawnie posyłają swych ochotników i materiał wojenny, wszczęto akcję międzynarodową, mającą na celu z jednej strony powstrzymanie Japonii od dalszych podbojów Chin, z drugiej wpłynięcia na Włochy, aby nie mieszały się do wojny narodowej w Hiszpanii. Najpierw Genewa potępiła Japonię za dokonywane przez nią ataki lotnicze na ludność cywilną miast chińskich, następnie Francja i Anglia, wystąpiły do Włoch z propozycją otwarcia narad w sprawie Hiszpanii. Ale Japonia twierdzi, że to Chiny są stroną atakującą, a Włochy zwlekają z ostateczną odpowiedzią, mówiąc, że po pierwsze sprawa może być załatwiona w ramach urzędującego komitetu nieinterwencji, a po drugie, że nie będą rozmawiały z nikim bez udziału Niemiec, z którym po wizycie Mussoliniego w Berlinie, łączą je serdeczne stosunki. Tak więc panuje w świecie wielkie naprężenie.

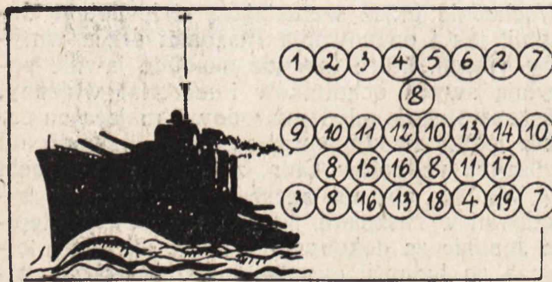
Pewne uspokojenie wniosło przemówienie Roosevelta, który wbrew polityce Stanów Zjednoczonych z ostatnich lat usuwania się od spraw międzynarodowych, wyraził gotowość wzięcia udziału we wspólnej akcji, zmierzającej do przywrócenia pokoju międzynarodowego, podkreślając stanowczo, że Ameryka sprzeciwia się wszelkiemu gwałtowi. Ukazanie się znów na widowni politycznej takiej potęgi, jak Stany Zjednoczone, może wywrzeć duży wpływ na dalszy bieg wypadków.

Przyjaźń polsko-amerykańska. Z okazji przeniesienia na cmentarz narodowy w Arlington pod Waszyngtonem prochów gen. Krzyżanowskiego, zasłużonego dla Stanów Zjednoczonych, prezydent Roosevelt wygłosił przez radio dłuższe przemówienie, w którym, podniósłszy zasługi Polski, jako bojownika o wolność, stwierdził istnienie mocnej więzi ideowej, łączącej oba narody, a polegającej w pierwszym rzędzie na dążeniu do rozdpowszechnienia istotnej wolności dla wszystkich.

Porwanie generałów rosyjskich. Paryż jest znów świadkiem tajemniczego zniknięcia dwóch b. generałów rosyjskich, a mianowicie gen. Millera i gen. Skoblina. Mimo natychmiast wdrożonego śledztwa nie udało się odnaleźć żadnego z zaginionych. Ogólnie posądza się, że gen. Skoblin był agentem GPU i wciągnął w zasadzkę gen. Millera, którego prawdopodobnie wywieziono do Rosji. Gen. Miller był następcą porwanego przed kilku laty również w tajemniczych okolicznościach gen. Kutiepowa, na stanowisku przewodniczącego Związku b. kombatantów rosyjskich.

Rozrywki umysłowe

10. REBUS



11. ARYTMOGRAF

Posługując się podanym niżej kluczem pomocniczym, należy w figurze zamienić liczby na litery, które, odczytywane następnie w podanej kolejności, utworzą zasadnicze rozwiązanie.

Klucz pomocniczy:

18, 2, 13, 14, 10, 15 = polski torpedowiec.

11, 8, 16, 3, 2, 11, 12, 4, 19 = francuski statek transoceaniczny.

7, 5, 6, 17 = belki, służące za podstawę do dachu.

9, 8, 18 = na początku wyrazów żeglarskich charakteryzuje masztowanie, takelunek i ożaglowanie pierwszego masztu (licząc od przodu statku).

1 = symbol chem. fosforu.

Tadeusz Tylewski (Poznań)

Za rozwiązanie arytmografu Redakcja „Polski na Morzu" przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań ***(wyłącznie na kartkach pocztowych)*** upływa ***28 listopada br.*** Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji „Polski na Morzu" z dopiskiem: ***„Rozrywki Umysłowe"***.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10; telefony: red. 5-22-04, admin. 6-99-66.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna. REDAKTOR: Henryk Sikorski

Druk Zakł. Graf. „Dom Prasy" S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.